

UAZ Patriot 2005

MOTORNYTT	**fredag 11 oktober**
Föregående	**torsdag 10 oktober**



1. Volvos drag – erbjuder alla anställda företagsbil

Publicerad 2 okt 2019 kl 09.18 av **Linda Bergh och Sanna Wikström**

Håkan Samuelsson, vd för Volvo Cars i Sverige, meddelar på onsdagsmorgonen att alla anställda i Sverige kommer att erbjudas en företagsbil som en del i ett stort testprojekt.
”Vilka är det som är bäst lämpade för att utveckla körupplevelsen i våra bilar”, skriver han på Twitter. – Det som är nytt här är att man också har möjlighet att vara en del av vår testflotta, säger Stefan Elfström, presstalesperson på Volvo Cars.

Håkan Samuelsson, vd för Volvo cars i Sverige.

Volvo Cars har runt 38 000 anställda runtom i världen och runt 20 000 i Sverige.
Nu ska de som jobbar i Sverige erbjudas företagsbilar, skriver Håkan Samuelsson, vd, på Twitter.
Fler länder ska enligt Samuelsson haka på konceptet.
Enligt Samuelsson så ska alla anställda i chansen få en företagsbil, han skriver att det är för att inga kan vara bättre på att utveckla körupplevelsen på bilarna än de egna anställda.

FILM: https://www.expressen.se/tv/nyheter/gt/volvo-cars-erbjuder-sina-anstallda-foretagsbilar/



Blir del av testpatrull

Stefan Elfström, presstalesperson på Volvo Cars, förklarar:

– Historiskt sett så har ju Volvoanställda kunnat ha en personal-leasingbil. Men det som är nytt här är att man också har möjlighet att vara en del av vår testflotta. Då utrustar man leasingbilen med mjukvara och använder en app. Så bidrar man till Volvos produktutveckling. Man bidrar med fordonsdata från verklig körning ute på väg.

Han fortsätter:

– Det kommer handla om nya funktioner som ska testas. Och det ger ju våra ingenjörer väldigt tidigt feedback i mycket större volymer än vad vi kan göra i dag med våra dedikerade testbilar. Det kan handla om både mjukvara och hårdvara för framtida bilar, som vi vill se hur de fungerar ute i veckligheten.

Elfström berättar att erbjudandet har gått ut till alla anställda under veckan och att erbjudandet börjar gälla inom kort.

– Sen ska det utvärderas, så får vi se hur resultatet blir.

Får rabatt

Göteborgs-Posten har tagit del av det brev som skickas ut till de anställda där det framgår att ”det finns ett behov av testning i större skala för att säkerställa att våra nya produkter kan bli så bra som möjligt”.

Tidningen skriver också att den fordonsdata som framkommer när de anställda kör bilarna, ska med deras godkännande, skickas anonymt till utvecklingsingenjörerna. De anställda ska också få funktioner i bilarna som inte kommit ut på marknaden, väljer man en sådan lösning blir det mer rabatt.



ALLT OM BILAR

2. Ny funktion till Tesla kan orsaka olyckor

Av Anders JS Nilsson

Publicerad 1 okt 2019 17:00

Den nya funktionen ”Smart summon” har lagts till i Teslabilarnas mjukvara. Genom ett knapptryck ska fordonet kunna hämta upp dig på till exempel en parkering. Dock verkar det som att funktionen inte är lika smart som den först verkar.



FILM: ***https://youtu.be/nlCQG2rg4sw***

Inom ett år ska Teslas bilar ha möjligheten att vara helt självkörande. Förra veckan släppte Tesla en mjukvaruuppdatering, V10. En av de nya funktionerna finns tillgänglig genom ett knapptryck. Ägaren kan ”kalla hit” sin Tesla och bilen kör självständigt fram till ägare om denne inte har möjlighet att ta sig fram till bilen.

Orsakat olyckor

Dock måste Teslan ha en programmerad utökad autopilot. När man använder ”hitkallningen”, Smart summon, noterar Teslan telefonens GPS-position, navigerar sedan helt självständigt och hämtar i en ideal värld upp dig utan problem. Dock verkar verkligheten vara en annan.

Enligt Carscoop har det redan rapporterats om olyckor till följd av självkörande Teslor som antingen varit involverade eller orsakat olyckor när den försökt köra till sin ägare. Nedan finns några exempel som lagts upp på sociala medier när en Tesla antingen är med i en trafikolycka, eller är nära att orsaka en när den blivit ”hitkallad” av sin ägare.

FILMER: ***https://twitter.com/i/status/1177749574976462848***
https://twitter.com/i/status/1177761095332896774
https://twitter.com/i/status/1177761173271392256

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. ”Ett av Europas stora bilmärken kommer att försvinna inom kort”

Mattias Rabe 1 oktober 2019

Bilbranschen har påbörjat en enorm omställning på flera plan och alla kommer inte att överleva den. Det tror några av de allra högsta cheferna i branschen.



Enligt en undersökning, kallad The Innovation Race, som genomförts av Longitude på uppdrag av Protolabs tror över hälften av de svarande att en av de stora biltillverkarna i Europa kommer att falla offer för den förändring som just nu, och flera år framöver, genomsyrar bilbranschen. Inom tre år spås fallet att ske för ett av de stora märkena.

De svarande är inte vilka som helst utan 300 högre chefer från Europas biltillverkare och stora underleverantörer till bilindustrin, bland annat från Volvo, BMW, Daimler, Jaguar Land Rover, Magneti Marelli, Volkswagen och Williams F1.

55 procent av cheferna som svarade på undersökningen ser kommande tolv månaders allt hårdare miljökrav som den tuffaste utmaningen på kort sikt. 52 procent av dem tror att branschen inom tre år kommer att få se en ny utmanare av revolutionerande fordon och som kommer att vända upp och ned på marknaden.

Cheferna, som till stora delar aldrig tidigare i sina karriärer känt sådan press som nu, menar att en ny industriell förändring står för dörren och att branschen måste ta till sig av den fjärde industriella revolutionen – Industri 4.0, det vill säga digitaliseringen av industrin – för att ha en chans att överleva. Forskning och utveckling anses därför vara en mycket viktig beståndsdel för att inte duka under i konkurrensen.

– Det verkar som om fordonsindustrin går mot den perfekta stormen, där handelskrig, Brexit och racet mot elektrifiering ger en period av extrema förändringar för bilmärken och deras leverantörer, säger Bjoern Klaas som är vice president och vd för Protolabs i Europa, ett företag som beskriver sig som världens snabbaste digitala tillverkare av skräddarsydda prototyper och komponenter i mindre volymer.

– Det är tydligt att det finns en verklig vilja att uppfinna och utveckla. Problemet är att fordonsbranschen upplever så många förändringar samtidigt att till med de största tillverkarna har problem med att hänga med, eller anser att de inte har alla svar. Att outsourca icke kärnverksamhet eller ta hjälp av extern expertis kan vara helt avgörande för att få den där eftertraktade konkurrensfördelen, inte minst i den digitala värld tillverkning nu befinner sig i, avslutar han.



4. Fiat/Chrysler har blåst upp säljsiffrorna, tvingas betala 400 miljoner i böter

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-09-30, 14:19

Återförsäljare fick betalt för att rapportera fejkade siffror.



I flera års tid ska Fiat/Chrysler-koncernen ha rapporterat uppblåsta försäljningssiffror, och hävdat att biljätten red på en våg av ständiga försäljningsökningar.

Det stämde inte överens med verkligheten. Efter en utredning av den amerikanska finansinspektionen SEC (Securities and Exchange Commission) tvingas Fiat/Chrysler nu betala nästan 400 miljoner kronor i böter för siffertrixandet, och för att ha vilselett investerare.

Fiat/Chrysler ska ha rapporterat fel försäljningssiffror i USA mellan 2012 och 2016. Då gick koncernen igenom siffrorna igen för att rätta till dem. Men det är först nu som överenskommelsen med SEC och bötesbeloppet blir officiellt.

Fiat/Chrysler samarbetade med utredningen, skriver bilkoncernen i ett uttalande.

"Vi har granskat och förfinat våra regler och processer och ska bibehålla noggrann kontroll när det gäller försäljningsrapporteringen", står det bland annat.

Anledningen till siffertrixandet ska enligt SEC vara att huvudkontoret lagt mycket press på ekonomiavdelningen att rapportera bra siffror, något som ledde till fusk av vissa anställda. Även återförsäljarna fick betalt för att rapportera fejksiffror.

Tesla tvingas betala miljonböter – och Elon Musk måste avgå som styrelseordförande
ARTIKEL FRÅN RECHARGE

Fiat/Chrysler betalar miljardbelopp – för att åka snålskjuts på Tesla



5. Rusning efter nybilar före skattechocken

Redaktören bytbil

2019-10-01

Försäljningen av nya bilar upp 40 procent



Försäljningen av nya bilar rusar i Sverige inför skattechocken vid nyår. I september gick nybils-registreringen med 40 procent.

– Det kommer nu att bli en fortsatt ryckig marknad med rusning för att köpa malusbilar under resten av året och minskade registreringar efter årsskiftet, säger Mattias Bergman, vd för Bil Sweden.

Som väntat blev det en kraftig uppgång på bilmarknaden i september. Nyregistreringarna av personbilar ökade enligt preliminära siffror från Bil Sweden med 40 procent och lätta lastbilar ökade med 43 procent jämfört med september förra året.

Uppgången förklaras till stor del av regeringens beslut om att den nya testmetoden WLTP ska införas i Bonus-malussystemet redan från årsskiftet. Bil Sweden har tidigare varnat för att nybil-arna kan sälja slut innan nyår.

– Dessutom så jämför vi med låga registreringar i september förra året efter det att det Bonus-malussystemet infördes. Rena elbilar och gasbilar ökar sin andel även om det sker från låga nivåer, säger Mattias Bergman, vd för BIL Sweden.

I början av september meddelade regeringen att de högre WLTP-värdena för koldioxidutsläpp ska införas i Bonus-malussystemet redan från 1 januari 2020. Det innebär återigen en kraftig höjning av fordonsskatten, den andra inom loppet av ett och ett halvt år.



Den årliga fordonsskatten för en ny personbil som registreras i början på januari 2020 kommer i många fall att vara fem gånger högre än motsvarande bil som nyregistrerades i juni 2018.

– De kraftiga fordonsskattehöjningarna slår hårt mot både personbilar och lätta lastbilar. Det kommer nu att bli en fortsatt ryckig marknad med rusning för att köpa malusbilar under resten av året och minskade registreringar efter årsskiftet, säger Mattias Bergman.

Rena elbilar, dvs bilar som drivs med enbart el, ökade med 166 procent i september och med 205 procent januari-september. Rena elbilar hade i september i år på 6,7 procent och hittills i år en andel på 4,9 procent jämfört med 1,4 procent samma period förra året. Andelen laddbara bilar, dvs elbilar och laddhybrider sammantaget var i september 13,5 procent, säger Mattias Bergman.

– Sverige håller sig väl framme när det gäller laddbara bilar. Under det första halvåret i år var Sverige etta inom EU och trea i Europa, efter Norge och Island, för andelen laddbara bilar av de totala nybilsregistreringarna, fortsätter Mattias Bergman.

Bilarna som säljer bäst i Sverige i år

Volvo S/V60 med 16 154 registreringar (förra året 13 128) följd av VW Golf 10 435 (13 240), Volvo S/V90 10 006 (19 955), Volvo XC60 8 282 (11 219), VW Tiguan 7 255 (8 949), Kia Niro 6 146 (4 040), VW Passat 4 620 (11 896), Kia Cee'd 4 424 (3 730), Skoda Octavia 4 341 (4 162) och Volvo XC40 4 303 (4 419).

Efter dessa följer i nu nämnd ordning: Toyota Corolla, Volvo V40N, Toyota Yaris, Mitsubishi Outlander, Mercedes E Klass, Tesla Model 3, Toyota Rav 4, Nissan Qashqai, Toyota C Hr och BMW 5-Serie.





6. Akut begbrist i Sverige – 80 000 bilar försvann

Redaktören bytbil

2019-10-03

Här är modellerna som rusar i pris



Sverige har drabbats av akut begagnatbrist efter att över 80 000 bilar försvunnit ut ur landet i år. Därför har priserna på begagnade bensinbilar ökat med 25 procent i år.

Här är begbilarna som såldes mest i september på Blocket.se.

– Det är svårt att få tag på bra bilar i dag, många slåss om dem, berättar en handlare.

Begagnatmarknaden för bilar i Sverige befinner sig i ett ovanligt läge. För första gången på många år har bilägarna fått uppleva att värdet på deras bilar ökar och att de tjänar pengar bara på att äga bilen. Anledningarna är flera.

För det första har skattesystemet bonus-malus gjort att många köpare letar nyare begagnade bilar med låg skatt i stället för att köpa en ny bil som kan ha fem gånger högre bilskatt under de tre första åren.

För det andra har vår rekordsvaga krona gjort att köpare från Finland, Tyskland, Danmark, Nederländerna och Norge dammsuger den svenska marknaden efter nyare premiumbilar. Hittills i år har 80 000 bilar försvunnit ut ur landet efter att ha köpts för export. Det innebär att 300 bilar lämnar Sverige varje dag, vilket har lett till brist på fina nya begagnade premiumbilar.

För det tredje har flera stora bilhandlare börjat slåss om att köpa upp nyare begagnade bilar som privatpersoner annonserar ut. Stora aktörer har uppköpare som ringer på Blocket-annonser och lägger höga bud på begagnade bilar. Sedan säljer de bilarna vidare till ett högre pris, inte sällan på export.

– Det är slagsmål i dag om de fina bilarna. Stora kedjor har i dag fem personer som sitter och ringer runt hela dagarna på privatpersoners begagnatannonser på Blocket. Det är tufft att vara handlare i dag, för det finns nästan inga bilar att jobba med, det är så många bilar som försvunnit utomlands att det börjar bli akut brist, säger en bilhandlare till BytBil.

Vinnarna på begagnatbristen är de som redan äger en nyare bil, särskilt om den är köpt strax innan bonus-malus infördes. Enligt Bilpriser har begagnatpriserna ökat med 12 procent i år. Allra mest har bensinbilar ökat. Bilprisers index visar att priserna på bensinbilar ökade med drygt 24,8 procent under årets första sju månader. Även diesel ökade med 8,5 procent medan laddhybrider minskade med 1,2 procent.

Helt ny statistik från Blocket.se visar att Volkswagen Passat var den mest sålda begagnatbilen under september månad. Därefter följer tre Volvomodeller och Volkswagen Polo. Medianpriset på bilarna blir allt högre.

Begagnat-bilarna som såldes mest på Blocket i september

Bilmodell	Medianpris	Modellår/snitt
		2012
Volkswagen Passat	109 000	
Volvo V70	119 000	2012
		2016
Volvo XC 60	286 000	
Volvo V60 cross country	134 900	2012
		2016
Volkswagen Polo	114 900	
Volvo V40	169 000	2016
		2017
Volvo V90	328 000	
Toyota Auris	175 000	2016
		2017
Volkswagen Tiguan	289 900	
Volkswagen Golf	78 900	2011
		2017
Nissan Qashqai	179 900	
Skoda Octavia	174 500	2016
		2013
Volvo XC70	178 900	
Renault R Clio	58 000	2012
		2016
Skoda Fabia	114 800	
BMW 520D XDRIVE	261 950	2016
		2011
Volvo V50	70 000	
Audi A4 Avant	244 900	2016
		2016
Audi A6 Avant	269 000	
Ford Focus	79 900	2012



7. Svenska priserna klara: Så mycket kostar Peugeot e-208

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-10-01, 09:49

Peugeot har släppt de svenska priserna för den eldrivna versionen av småbilen 208. De börjar på 419.900 kronor, men redan vid lanseringen kapas instegspriset till 359.900 kronor i en lanseringskampanj. Instegspriset gäller modellen Active som är förhållandevis snålt utrustad. Varje utrustningssteg utöver Active kostar 20.000 kronor och de flesta lär välja åtminstone Allure där nyckellös start, regnsensor och parkeringsradar bak ingår.



Peugeot e-208 kommer enbart som femdörrarsmodell och har en räckvidd på upp till 34 mil enligt WLTP-körcykeln. Bilen kan snabbladdas till 80 procent på en halvtimme (100 kW) och det finns även en app för att kunna fjärrstyra några av bilens finesser på distans.

Peugeot e-208 är syskonmodell med Opel Corsa-e eftersom de båda biltillverkarna nu ingår i samma koncern. Opel Corsa-e kostar från 349.900 kronor och kommer 33 mil enligt WLTP-körcykeln.

Både Peugeot e-208 och Opel Corsa-e ligger ganska bra till i vår lista över elbilarna med mest räckvidd per krona, men eftersom vi inte tillåter tillfälliga kampanjpriser utan enbart räknar med ordinarie pris hamnar e-208 en bra bit ned i listan.

Volkswagen ID 3 och nya Renault Zoe lär båda bli tuffa konkurrenter för e-208 och Corsa-e. När det gäller ID 3 är den betydligt rymligare till ungefär samma pris (cirka 350.000 kronor), och även där är räckvidden 33 mil enligt WLTP-körcykeln.

Opel Corsa-e kostar från 350.000 kronor med 330 kilometer räckvidd

Lista: Här är elbilarna där du kommer längst per krona

Prov: Peugeot e-208 är den nya småbilen med eldrift



8. Volkswagens nya plan: Seat blir sportigare – Skoda billigare

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-10-01, 14:12

Så ska märkena hållas isär inom koncernen.



Volkswagens koncernchef Herbert Diess har en svår utmaning i att särskilja de olika varumärkena.

Volkswagenkoncernen har samlat på sig en hel del varumärken genom åren och det börjar bli allt svårare att positionera dem. Men nu ska ledningen se till att skillnaderna mellan märkena blir större, skriver Automotive News.

Till att börja med ska Volkswagen försöka få Seat att bli sportigare och "mer känslosamt", eftersom de flesta bilköpare väljer bil utifrån känslor och inte bara efter funktionella egenskaper. Här ska design och varumärke stå i centrum och prestandamodellerna Cupra är en bra början.

Skoda ska å andra sidan bli ännu mer budgetfokuserat med lägre priser för att locka köpare i Östeuropa, där Dacia, Hyundai och Kia idag dominerar. Men Skoda kan även locka köpare i andra länder som värdesätter funktion före form.

Det är alltså inte otroligt att Seats modeller i framtiden blir dyrare än Volkswagens, om märket positioneras som en spansk utmanare till Alfa Romeo. Skoda kan å andra sidan skippa "exklusiva" tillval för att hålla priserna nere.

Bakslaget för Volkswagen: Nu åtalas högsta ledningen

Volkswagen avslöjar: Här är årets nya modeller

Av Erik Söderholm

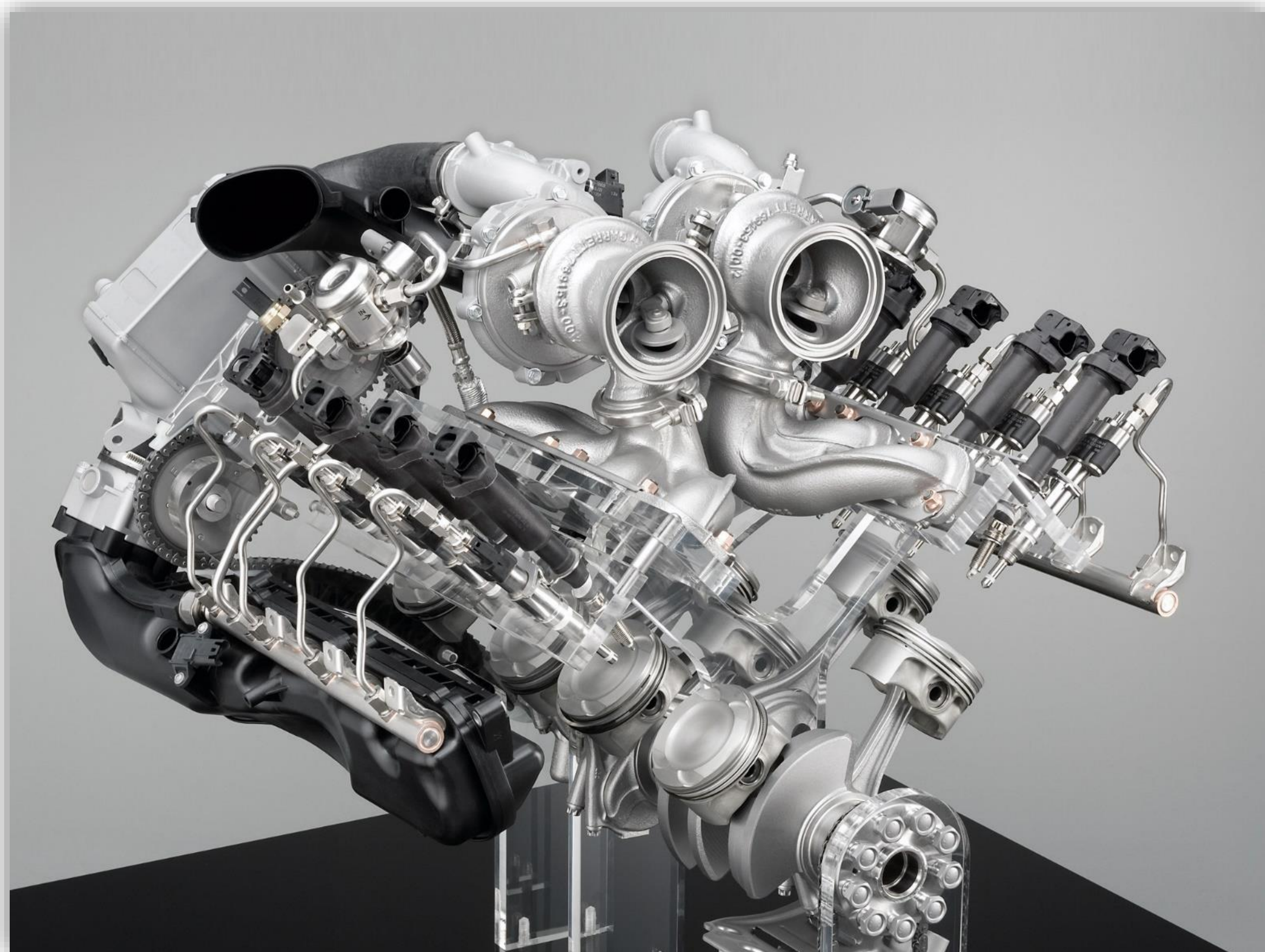
Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. BMW sägs utveckla ny V8-motor

Mattias Rabe

30 september 2019

Allt är inte enbart koppar, spolar och celler. Kolvar, vevstakar och grenrör ingår också i framtiden. BMW uppges vara på gång med en ny åttacylindrig motor.



Det var ett bra tag sedan BMW senast utvecklade en ny V8-motor. För att vara mer exakt; 2008 lanserades N63-maskinen i samband med introduktionen av BMW X5 och X6 xDrive50i. Motorn, med twin turbo-teknik, var märkets första turboladdade V8. Den var även första motor att ha den så kallade ”Hot Vee”-layouten, det vill säga turboaggregaten monterade i vinkeln mellan cylinderbankarna. Det ger en kortare väg för avgaserna att färdas till turbons turbinhjul vilket ger snabbare respons.

N63-motorn, som finns i flera olika varianter, finns även i ett prestandautförande. Då benämns den S63 och även i detta fall finns det flera olika varianter. Först ut med S63:an var BMW X5 M och X6 M under 2010. Dagens BMW M5 har även S63-motorn under huven.



På bilden överst i artikeln ser vi N63-V8:an så som den ser ut i första generationen BMW X5 och X6 xDrive50i. På bilden här ser vi senaste S63-varianten som sitter i M5 Competition.

BMW:s V8:or har oftast en livslängd på cirka 8-10 år. Det börjar därmed bli dags för en ny generation V8, och just en sådan är, enligt BMW Blog, under utveckling, trots tidigare rykten om att N63/S63 är sista V8-generationen från München.

Enligt den BMW-fokuserade bloggen sägs nya motorn få beteckningen S68 och deras källor menar att motorvolymen kan bli mindre än dagens 4,4 liter medan ”Hot Vee”-layouten med turboaggregaten i mitten består. Motorn sägs också vara ”förberedd för framtiden”, med andra ord den elektrifierade framtiden. Nya V8:an kopplad samman med ett 48-volts mildhybrid-system, eller något kraftfullare, är förmodligen inte alls otroligt.

Att beteckningen sägs bli S68 får oss att tro att motorn är avsedd för BMW:s prestandabilar, helt enkelt M-bilar. Skulle motorn ha varit avsedd för mindre prestandaorienterade modeller hade beteckningen N68 nämnts (eller annan bokstav än S). Sannolikt är det så motsvarigheterna till dagens ”ordinära” BMW-bilar med V8 får raka sexor med elektrisk assistans i framtiden.

BMW Blog uppger att de har fått indikationer på att denna nya V8-motor ser dagens ljus under huven på M5 CS som har setts testas på Nürburgring under det senaste året. CS brukar betyda fler hästkrafter och lägre vikt.

Mattias Rabe

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Jaguar F-Type kan få BMW-motor

Peter Klemensberger 1 oktober 2019

Jaguar Land Rover och BMW har sedan tidigare ett samarbete rörande elektrifiering men nu kan det komma att även omfatta V8-motorer.



Uppdaterade F-Type på tyska Nürburgring i juli 2019.

Jaguar F-Type lanserades 2013 och i kulisserna jobbas det med en uppdaterad version som ska visas upp nästa år. Bilen kommer att bygga på samma aluminiumchassi som tidigare men kraft-mässigt är ett skifte till BMW-motorer högst sannolikt, rapporterar brittiska Auto Express.

Även om det hela än så länge handlar om rykten så faller det sig logiskt. Jaguar och Land Rover har sedan tidigare en överenskommelse rörande elektrifiering, uppkoppling och autonom teknik. Med de båda koncernerna vid förhandlingsbordet kan mycket väl annat avhandlats – som kraftkällor för Jaguars mer motorstarka versioner till exempel.

Att i dag utveckla en kraftfull förbränningsmotor är ingen god idé och Jaguars V8 debuterade redan 2009 i sitt nuvarande utförande även om motorfamiljen går att spåra bak till 1990-talet.

Det är BMW:s välkända V8 på 4,4 liter som spås vara aktuell för Jaguar och gör då debut med uppdaterade F-Type. En motor som i dag i sitt kraftigaste utförande ger 625 hästkrafter vilket är 50 hästar mer än Jaguars V8 ger i dag.

BMW har inte några problem med att låna ut sin teknik till andra aktörer. Nyligen blev det till exempel klart att Wiesmann återuppstår och kommer då använda sig av samma motor som Jaguar nu sägs vara är intresserade av. Även Ineos Automotives terrängvagn Grenadier ska förlita sig på motorer från tyskarna, dock sexcylindriga. Bläddrar vi längre bak i historieböckerna hittar vi fler exempel.

En handfull nya uppdateringar är att vänta från Jaguar den närmaste tiden och med dessa kommer man distansera sig från koncernkollegan Land Rover. Märket har tidigare gjort klart att man ska fortsätta att göra sportbilar och sedaner trots rådande trend med suvar och crossover-modeller.

ViBilägare

11. Toyota C-HR får starkare motor

Publicerad Igår 10:37 **Text Maria Dahlin**

184 hästars hybrid, nya strålkastare och smartphonestöd i uppdaterade versionen av bilen.



I den uppdaterade versionen får hybriddrivlinan 1,8 på 122 hästkrafter sällskap av ytterligare ett alternativ: 184 hästars 2,0 Hybrid. Den elektroniska servostyrningen har uppdaterats för att enligt Toyota ge en bättre styrkänsla. I den starkare hybridmotorn har teknikerna också förbättrat fjädringen vilket ska ha resulterat i bättre komfort och väghållning.

Infotainmentsystemet har nu stöd för ihopkoppling av smartphone genom Android Auto eller Apple CarPlay.

Det finns inga priser på uppdaterade C-HR, men den ska börja säljas i Sverige i början av december.



LED-teknik har byggts in i strålkastarna på C-HR och samtidigt har de designats om en smula.





Läs mer om:

Toyota C-HR blir elbil

Toyota återkallar en miljon bilar

Bilfrågan: Bör jag rostskydda?

Toyota visar Hy-Power Concept

Toyota planerar ny typ av C-HR

Volvo XC60 kan bli årets suv i Nordamerika



12. McLaren BC-03 ny Koenigsegg-utmanare med 1 150 hk

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-10-01, 20:20

Vad som ser ut som officiella bilder har läckt ut på nätet. V8-motorn sägs ge 1.150 hk och 1.275 Nm – kanske med hjälp av en hybriddrivlina. Gillar du designen?



Det finns ett släktskap med McLaren Senna
men bakpartiet och många andra detaljer är helt annorlunda

Endast fem exemplar av McLaren BC-03 ska byggas och gissar vi rätt är de redan sålda. Priset vågar vi däremot inte gissa.

De här bilderna dök upp på Instagramkontot Supercarpress och sägs visa nya hyperbilen McLaren BC-03. Tekniskt ska den exlusiva modellen dela komponenter med McLaren Senna men har alltså betydligt mer toppeffekt än 800 hk, vilket kan indikera någon typ av hybrid-drivlina – som elmotor på framaxeln.

Designmässigt går det att spåra vissa drag med den fiktiva modellen McLaren Vision Gran Turismo, till dataspelet med samma namn. En sista gissning är att vi snart får reda på alla detaljer om McLaren BC-03.









[McLaren Senna – mest extrema hittills med 800 hk fördelat på 1.198 kilo]

[Helt nya McLaren GT – den mest praktiska hittills med både lyx och komfort]

[McLaren Speedtail är en hyllning till legenden F1 – 1.050 hk och 403 km/h toppfart]

Av Pär Brandt

ALLT OM BILAR

13. BMW presenterar M-versionerna av X5 och X6

Av Mattias Rabe Publicerad 3 okt 2019 07:00

På Los Angeles bilsalong visas nya generationen av X5 M och X6 M, men redan nu presenterar BMW all fakta och data om de två nya modellerna.



BMW X5 och X6 lanserades i sina senaste generationer 2018 och 2019, nu blir modellerna officiella i hurtiga M och M Competition-utföranden.

Bilarna har tillverkarens välkända 4,4-liters V8 under huven som här ger maximala 600 hästkrafter och 750 newtonmeter i M-utförande och 625 hästkrafter och 750 newtonmeter i M Competition-utförande. Det är en höjning med 25 respektive 50 hästkrafter jämfört med de tidigare versionerna av modellerna.





0-100 km/h på 3,9 sekunder

När det kommer till förbrukning och utsläpp vid blandad körning anger BMW samma siffror för det svagare och starkare alternativen. 1,28 till 1,30 liter per mil och 291 till 296 gram koldioxid per kilometer för X5 samt 1,25 till 1,28 liter per mil och 284 till 289 gram koldioxid per kilometer för X6.

Förbrukning och avgaser kanske inte ligger i fokus för spekulanten. Prestandan för M-versionerna är 0-100 km/h på 3,9 sekunder och topphastigheten lyder 250 km/h, 290 km/h om man kryssat för M Driver's Package. M Competition kapar siffran för 0-100 km/h med 0,1 sekunder men topphastigheten är densamma. Accelerationssiffrorna har med andra ord kapats med 0,4 sekunder jämfört med föregående X5 och X6 i M-utföranden.



Bilarna har sedvanlig M-behandling med uppstyvad och adaptiv fjädring/dämpning, åttastegad Steptronic-låda och justerbar fyrhjulsdrift samt två inställningar för bromsrespons.



Inredningen går i sportens tecken

Utvändigt märks större luftintag, M-emblem, mer aerodynamiskt fördelaktiga ytterbackspeglar, spoiler bak på taket, unik diffusor och dubbla avgaspipor. Bilarna har 21-tumshjul fram och 22-tums bak.



Inredningen går också i sportens tecken med sportratt i läder med växelpaddlar, stolar med integrerade nackskydd och så klart M-emblem. Som standard kommer bilarna i utförandet Live Cockpit Professional som omfattar saker som navigation, parkeringshjälp och en rad förarassisterande system.

Bilarna ska täckas av under salongen i Los Angeles i november och kommer ut på marknaden under april månad 2020.

Sitter du och kliar dig i huvudet om det där om BMW M? Här har du hela historien.



14. Nya Audi RS 4 Avant

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-10-02 10:15, uppdaterad 2019-10-02 16:32

Audi är tillbaka där man började med biturbo V6, precis som originalet från 1999 hade. Fast nu ger V6:an 450 hk och 600 Nm.



Då var den femte av sex nya RS-modeller i år presenterad.
Längst bort till höger Audi Q8 RS, sannolikt.

RS-modellerna står som spön i backen i år, sammanlagt är det sex nya RS-bilar som Audi presenterar under 2019. Nu är det dags för en ny Audi RS 4 Avant, som faktiskt firar 20-årsjubileum i år.

Originalet från 1999 hade en 2,7-liters biturbo V6 med 380 hästar men nya Audi RS 4 Avant har fått en 2,9-liters V6 som toppar 450 hk med en vridmomentkurva lika platt som ett köksbord. 600 Nm finns tillgängligt mellan 1.900–5.000 rpm. Ett faktum som Audi dock "glömmer" att nämna i sin pressrelease är att den här motorn är lånad och utvecklad ihop med koncernkollegan Porsche. Audi RS 5 Coupé var först ut med nya V6:an 2017 och Audi RS 5 Sportback följde efter 2018.

V6-motorn har "vända" topplock med avgasportarna uppåt, där de två turboaggregaten är placerade ovanpå V6:an. Kompressionsförhållandet är 10,0:1, vilket är högt för en turbomotor som laddar 1,5 bar. Motorn arbetar med det som Audi kallar för "B-cycle", något som är ganska likt Miller-cykeln. Det innebär variabla ventiltider och två olika ventillyft (6,0 och 10,0 millimeter), vilket ger en bränsleeffektiv förbränning vid dellast.

Accelerationen 0–100 går på 4,1 sekunder och toppfarten begränsas till 250 km/h. Kryssar man i tillvalet RS dynamic package så ökar den till 280 km/h. Förbrukningen anges till 9,2 l/100 km, vilket är en reducering med 17 procent jämfört med föregångaren.

Standard på Audi RS 4 Avant är åttastegad Tiptronic-automat och fyrhjulsdrift, quattro. Grunden är en fördelning fram/bak på 40/60 procent men kraften kan regleras mellan 70 procent till framaxeln eller 85 procent till bakhjulen. Quattro sport differential med aktiv momentstyrning är tillval.

Sexkolvsok med 375 millimeters stålskivor är standard men Audi RS 4 Avant kan även utrustas med keramiska bromsskivor på 400 millimeter.

Nya Audi RS 4 Avant har samma praktiska egenskaper som A4 Avant med ett bagageutrymme på 495 liter, 1.495 om man fäller baksätet. Åtta exteriörkulörer finns att välja mellan, däribland två som är unika för RS 4 Avant (Turbo blue samt Tango red). De som vill göra sin bil ännu mera personlig kan välja ur Audi exclusive och till exempel använda Nogaro blue som fanns på urfadern RS 2 Avant från 1994. Kundleveranserna startar i december, i Tyskland börjar priserna vid 81.400 euro.

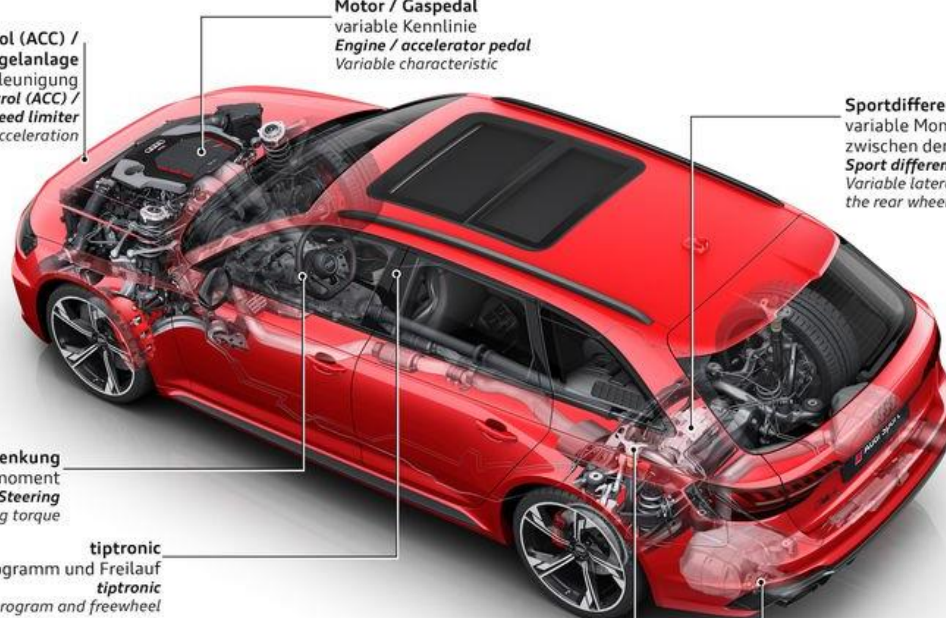




Audi RS 4 Avant

Systemteilnehmer Audi drive select
Overview of Audi drive select

10/19



Motor / Gaspedal
variable Kennlinie
Engine / accelerator pedal
Variable characteristic

adaptive cruise control (ACC) / Geschwindigkeitsregelanlage
variable Beschleunigung
adaptive cruise control (ACC) / Speed limiter
Variable acceleration

Sportdifferenzial
variable Momentenverteilung zwischen den Hinterrädern
Sport differential
Variable lateral torque split between the rear wheels

Lenkung
variables Lenkmoment
Steering
Variable steering torque

tiptronic
variables Schaltprogramm und Freilauf
tiptronic
Variable shift program and freewheel

Fahrwerk mit Dynamic Ride Control (DRC)
variable Dämpfereinstellung
Suspension with dynamic ride control (DRC)
Variable shock absorber setting

Abgasanlage
schaltbare Klappensteuerung
Exhaust system
Variable sound flap



Audi RS 4 Avant

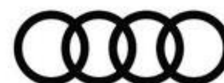
quattro Antriebsstrang
quattro drivetrain
10/19





Audi RS 4 Avant

V6-TFSI-Motor mit zwei innenliegenden Turboladern
V6 TFSI engine with two turbo chargers mounted in the inner V
10/19



Audi RS 4 Avant

Abmessungen
Dimensions

10/19

1414[3]
1580
1866
669
1001
1575
2022

1039*
971
600
918
2826
1038
4782

1476[2]
1421[1]
1446[2]
1384[1]
1000
1050

[1] Breite Schulterraum / Shoulder width
[2] Breite Ellbogenraum / Elbow width
[3] Mit Dachantenne erhöht sich die Fahrzeughöhe um 24 mm /
With the roof aerial included the height of the vehicle increases by 24 mm

* maximaler Kopfraum / Maximum headroom
Angaben in Millimeter / Dimensions in millimeters
Angabe der Abmessungen bei Fahrzeugleergewicht / Dimensions of vehicle unloaded

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

15. Provkörning av Porsche 718 Cayman GT4

Erik Wedberg 30 september 2019

Nu har Porsches 718-modell äntligen fått boxersexa. Säg adjö till turbo och trist motorljud och hej till sugmotor, 420 hästkrafter och massvis av grepp. Vi kör nya Porsche 718 Cayman GT4!



Körintrycken sitter fortfarande i ryggmärgen, där kommer de nog alltid att sitta inpräntade. 2015 gjorde Porsche det många hade hoppats på, de stoppade ner 3,8-litersmotorn från 911 Carrera S i lilla Cayman-modellen. Magi uppstod, förstås, och bilen som döptes om till Porsche Cayman GT4 (läs vår provkörning av bilen här) hyllades av de flesta som körde den. Inte minst av oss här på Teknikens Värld.

En råhet och kraft som var ny för Cayman kombinerades med den körbarhet och glädje som är kännetecknet för Porsches minsta modell. Nu är det dags igen. I depåområdet här på Knockhill-banan nordväst om Edinburgh står en ny Porsche 718 Cayman GT4 och den ser ännu lite elakare ut än sin föregångare.

Den ser väldans bred och tjock ut över höfterna, men det är bara en synvilla. GT4-versionen har inga skärmbreddare och ingen ökad spårvidd som kan få den att se mer planterad ut i asfalten. 718 Cayman GT4 är lika bred som en vanlig 718 Cayman. Den är däremot längre.

I fronten sitter det en rejäl stötfångare som är lite längre än vanliga Caymans och förmodligen inte så bra på att fånga upp stötar eftersom den mestadels består av hål. Hål som ska fånga in fartvinden och styra den rätt över karossen. Det stora intaget i mitten fungerar ungefär som en osthyvel och tvingar upp luften över fronthuven och taket. Längst bak sitter en stor, fast monterad vinge som ger 20 procent mer marktryck än vingen på gamla Cayman GT4.

Tittar man på bilen rakt bakifrån ser man att den har fått en riktig diffusor som verkligen inte bara är för syns skull. Kanalerna som styr luften under bilen står för hela 30 procent av marktrycket på bakaxeln och har ställt till det en hel del för motormänniskorna på Porsche.



718 Cayman GT4 lättar över curbsen på Knockhill, men är faktiskt tyngst i 718-serien.

Man kan ana att det har skickats en hel del bestämda mejl mellan aerodynamik- och motormänniskorna på Porsches utvecklingsavdelning. Diffusorn har nämligen tvingat motoravdelningen att konstruera en helt ny ljuddämpare med en väldigt speciell form. Diffusorn går som en tunnel i mitten av bilen, precis där ljuddämparen sitter på en vanlig 718 Cayman. Ingenjörerna tvingades därför omforma ljuddämparen så att den ser ut som en sadel som sitter över diffusorn.

Knockhill är en liten bana med stora höjdskillnader och trånga kurvkombinationer som får den att likna Ring Knutstorp i Skåne, och det är en bantyp som är perfekt för 718 Cayman GT4. De flesta kurvor kan tas med treans växel och på raksträckan kan man hinna växla upp till fyran. Utväxlingen i den sexväxlade lådan är närmast optimal för den här banan, tvåan och trean är långa och gör att man precis hinner dra motorn till maxvarvet på 8 000 r/min innan det är dags att bromsa inför nästa kurva.

Precis som sin föregångare är nya 718 Cayman GT4 ruskigt effektiv och lättkörd. I motsats till många andra sportbilar har den inte för mycket effekt. Inte heller för lite. GT4-behandlingen gör att harmonin mellan chassit och motorn är närmast perfekt. Visst skulle den kunna ha mer än sina 420 hästkrafter, men det är inte säkert att den skulle bli snabbare eller roligare för det. 4,0-litersmotorn har ett vridmoment på 420 newtonmeter som är precis lagom för att trycka bilen ut ur kurvorna våldsamt snabbt men utan att göra det läskigt eller svårkört. Grepp finns alltid.

När det blev känt att 718 Cayman GT4 skulle få en boxersexa på 4,0 liter trodde många att det vara samma motor som finns i 991 GT3 RS, det vill säga den extremt högvarviga 4,0-litersmotorn. Så blev det inte. 4,0-literssexan som sitter i 718 Cayman GT4 och det taklösa syskonet 718 Spyder är en nyutvecklad motor baserad på 3,0-litersmotorn i 911 Carrera.



GT4 är ovanligt rymlig för att vara en liten sportbil.

Blocket är detsamma, men här har man tagit bort de två turboaggregaten och ökat cylindervolymen. Inte genom ökad borrning eller slaglängd, utan genom annan utformning av cylinderhuvudena. En annan nyhet är avancerade piezospridare som ger en jämnare insprutning i fem cykler per förbränning för högre effektivitet. Den halvnya motorn kallas internt 9A2 Evo och kommer med stor sannolikhet att hamna i fler Porsche-modeller framöver.

Som första GT-motor från Porsche har den faktiskt även cylinderavstängningssystem som stryper ena cylinderbanken vid låg belastning. Funktionen är aktiv mellan 1 600–3 000 r/min och efter 20 sekunder byter motorn till den andra banken för att hålla temperaturen.

718 Cayman GT4 beter sig på ett helt annat sätt än vanliga 718 Cayman. Som en hårt knuten näve i stället för en slapp handflata, något tillspetsat. Framvagnen reagerar snabbare på styrutslag och inger långt mycket större förtroende. Hela hjulupphängningarna fram är hämtade från 911 GT3, även bromsarna, medan bakvagnen är ett unikt hopkok för GT4. Hjälpramen bak, länkarmarna och fjädrarna kommer från 911 GT3.

718 Cayman GT4 är en värstingversion som märkligt nog inte är snabbast i modellinjen. 718 Cayman GTS är hela 45 kg lättare, och utrustad med PDK-växellåda (Porsches dubbelkopplingslåda) är den tre tiondelar snabbare på sprinten från 0 till 100 km/h. Men GT4 handlar inte bara om ren prestanda, mer om känsla och kapacitet vid bankörning. På gott och ont. På rätt bana, där den långa och höga utväxlingen hamnar rätt blir 718 Cayman GT4 ett fantastiskt verktyg. Låt den sträcka ut till 8 000 r/min på alla växlar och den kommer att svara med snabba varvtider.

Den som bara kör GT4-modellen på landsväg riskerar dock att tycka att den är tråkig. Motorljudet är dämpat, det kommer aldrig några avgasknallar och den nya motorn har en polerad och finstämd gångkultur som inte riktigt går att jämföra med föregångarens riviga och vilda motorkaraktär. På landsvägarna får motorn sällan tillfälle att visa sin effektivitet eftersom det kommer att gå alldeles för snabbt.



Helskalstolarna till GT4 kostar 55 900 kronor extra och gör mycket för att förhöja körkänslan.

Växellådan är konstruerad för att klara hastigheter upp till 304 km/h och det medför bland annat att andra växeln går att använda för alla hastigheter från 0–100 km/h utan att det känns konstigt. Man behöver sällan växla, vilket är en aning paradoxalt eftersom GT4 lanseras uteslutande med manuell växellåda. En växellåda man knappt behöver använda. Sjuväxlad PDK-låda kommer längre fram.

Cayman GT4 blev en omedelbar klassiker och lätt begagnade exemplar är i dag svåra att hitta för mindre än 900 000 kronor, det vill säga inte så mycket billigare än den nya modellen som kostar från 965 000 kronor. Den nya bilen är bättre på alla sätt, men inte roligare, och det är tveksamt om den kommer att hålla sitt värde lika bra som originalet.

4 frågor



Fabian Zink – drivlinechef 718-serien.

GT4-modellen har likadan växellåda som 718 Cayman, är den tillräckligt kraftig?

– Ja, tidigt i utvecklingen av 718-serien bestämde vi att växellådan skulle konstrueras för att vara stark nog även för GT4-modellen, och därmed överdimensionerad för övriga modeller i 718-serien.

Det finns konkurrenter som tar väldigt mycket effekt ur fyrcylindriga motorer, skulle det vara möjligt att få 420 hk även ur 2,5-litersboxern?

– I början av arbetet utredde vi om vi skulle utgå från den fyrcylindriga 2,5-litersmotorn eller kanske GT3 Cup-motorn men valde till slut den här eftersom vi tycker att den passar GT4-bilen bäst. Den är konstruerad för upp till 8 000 r/min. Den skulle kunna ge högre effekt, kanske 450 hk, men då krävs högre varv och därmed större förändringar som vi inte tycker är nödvändiga.

Får GT3 Cup-motorn plats i 718?

– Rent storleksmässigt ja. Men den skulle för det första behöva vändas 180 grader och då fungerar det inte med växellådan. GT3-motorn är dessutom byggd för att tåla 9 000 r/min, vilket innebär många extra ingenjörstimmar och exklusiva material som gör motorn för dyr för 718 Cayman GT4.

Borde inte GT4 vara snabbare än GTS?

– Det stämmer att 718 Cayman GTS är snabbare i ren acceleration, men på bana är det en helt annan sak. Där är GT4 betydligt snabbare.



Det här är nytt!

Carrera-motor

GT4-motorn är i grunden baserad på treliterssexan som sitter i 911 Carrera.

Cylinderavstängning

Start/stopp-system, piezoinsprutning och cylinderavstängning.

12 sekunder

Så mycket snabbare är nya GT4 runt Nürburgring än sin föregångare.

8 000

Den nya motorn kan varvas till 8 000 r/min.



Diffusertunneln i mitten har krävt en ny utformning av ljuddämparen.

Porsche 718 Cayman GT4

Pris 965 000 kronor, säljs nu.

Motor Bensin. Längsmonterad 6-cyl boxermotor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Cylinderavstängning. Kompression 13,0:1. Borrning/slag 102,0/81,5 mm, cylindervolym 3 995 cm3. Max effekt 420 hk (309 kW) vid 7 600 r/min, max vridmoment 420 Nm vid mellan 5 000–6 800 r/min.

Kraftöverföring Mittmotor, bakhjulsdrift. 6-växlad manuell låda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning Elservo. Vändcirkel 11,4 meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum fram, 11 tum bak, däck 245/35 ZR20 fram, 295/30 ZR20 bak.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 248, längd 446, bredd 180, höjd 127, spårvidd f/b 154/153. Markfrigång i. u. Tjänstevikt 1 420, maxlast 330, max släpvagnsvikt 0. Tank 64 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 150+275 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 4,4 s, toppfart 304 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC): Stad 1,56 l/mil, landsväg 0,81 l/mil, blandad körning 1,09 l/mil. CO2 249 g/km. Bränsleförbrukning (WLTP): Blandad körning 1,10 l/mil. CO2 251 g/km.

Garantier Nybil 2 år, vagnskada i,u,, rostskydd 12 år, lack 3 år.

Skatt 15 713 kronor per år de första tre åren, därefter 3 396 kronor per år.

Rivaler



Alpine A110 S

”Bara” 292 hk i värstingversionen av Alpine A110 räcker ändå för 0–100 km/h på 4,4 sekunder. Tacka tjänstevikten på 1 114 kg för det.
Pris: Ej fastställt.



Lotus Exige Sport 350

Brittiska Volvo-kusinen fortsätter bygga bansmiskare. Med kompressorladdad V6 på 350 hk och låg matchvikt kan Exige 350 utmana Cayman GT4.
Pris: 840 000 kronor.



GALLERI
Porsche 718 Cayman GT4 2020
7 bilder

Erik Wedberg

NyTeknik

16. Europeisk storsatsning på vätgaslastbilar med bränsleceller från Powercell

2019-10-01 15:36

Johan Kristensson

Iveco och VDL ska utveckla och bygga 16 vätgasdrivna lastbilar i ett EU-projekt. Powercell från Göteborg bidrar med bränsleceller. "Ett genombrott", säger vd Per Wassén.



Det femåriga EU-projektet heter H2Haul (uttalas hydrogen-haul) och startade i februari i år. Syftet är att utveckla och demonstrera totalt 16 lastbilar i ett antal olika utföranden mellan 26 och 44 ton som använder vätgas som drivmedel.

Sådana lastbilar saknar lokala utsläpp eftersom det enda som kommer ur avgasröret är vatten. Beroende på hur vätgasen är framställd kan tekniken också sänka de totala utsläppen av koldioxid i högre eller lägre grad, jämfört med lastbilar som drivs av diesel.

Tankstationer ska också byggas

Lastbilarna är tänkta att användas främst för transporter av dagligvaror i Belgien, Tyskland, Frankrike och Schweiz. I projektet ingår även utbyggnad av högkapacitetstankstationer för vätgas. De flesta ska även bli tillgängliga för allmänheten.

Powercell, baserat i Göteborg, är ett av bolagen som har valts ut som partner i H2Haul. Vd Per Wassén bekräftar att de ska leverera bränslecellstackar av modellen S3 till de tyngsta lastbilarna i projektet, det vill säga 44 ton.

– Att genomföra projektet med europeiska lastbilstillverkare innebär ett genombrott för oss. Men det är tråkigt att inte Volvo eller Scania är med. Den andra delen handlar om vikten av att få ut tekniken i riktiga kundapplikationer, där man kan testa och utprova den. Vi pratar inte om några småkrav som EU ställer på reduktion av koldioxidutsläpp, med 15 procent till 2025 och 30 procent till 2030, säger han.

Hur många lastbilar Powercell ska leverera stackar till ber han att få återkomma om.

Powercells stackar ska sitta i Iveco-lastbilar

Två lastbilstillverkare ingår också i projektet: Iveco och VDL. Per Wassén berättar att Powercells bränslecellsstackar kommer att sitta i lastbilar som byggs av Iveco.

Ytterligare två tillverkare av bränsleceller har valts ut som partners: Elringklinger och Hydrogenics, båda två tyska bolag.powercell

Hela projektbudgeten ligger på drygt 25,1 miljoner euro, motsvarande cirka 270 miljoner kronor. Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking, ett samarbete mellan EU-kommissionen, Hydrogen Europe och Hydrogen Europe Research, bidrar med 12 miljoner euro varav knappt 1,5 miljoner går till Powercell.

H2Haul

EU-projekt som ska resultera i 16 lastbilar mellan 26 och 44 ton som används i kommersiell trafik. Pågår från februari 2019 till 31 januari 2024 inom ramen för forsknings- och innovationsprogrammet Horizon 2020.

Deltagande organisationer/företag är:

Air Liquide Advanced Business (Fra)
Air Liquide Andvanced Technologies (Fra)
Eoly (Bel)
Elringklinger (Ger)
FPT Motorenforschung (Sui)
H2 Energy (Sui)
Hydrogen Europe (Bel)
IRU Projects (Bel)
Iveco (Ita)
Thinkstep (Ger)
VDL Enabling Transport Solutions (Ned)
Waterstofnet (Bel)
Powercell Sweden (Swe)
Hydrogenics (Ger)



17. Timeout istället för böter för fortkörare

Av Bobby Green

2019-10-01 kl 16:40

Estland testar ett nytt grepp

Polisen i Estland testar nu ett nytt grepp när det kommer till fortkörare. Istället för att ge den som kör för fort böter får man en timeout. Det gäller dock endast för den som för första gången åker dit för fortkörning, inte om det är något man brukar göra. Du får då valet att antingen ta emot en bot, eller få en timeout från att köra bilen eller vilket fordon du nu har valt att framföra dig själv med när du blev stoppad. Men det handlar inte om att du får körkortet indraget i någon vecka eller så, utan istället om ett antal minuters stillastående innan du får köra vidare. Kör du 20 km/h eller mindre över hastighetsbegränsningen får du snällt stå kvar vid kontrollen i 45 minuter och tänka över ditt bus. Kör du mellan 21 och 40 km/h för fort är det istället en timme som gäller. Det här ska alltså kunna få förare att tänka över sina handlingar lite bättre och inte göra om samma dumma grej i framtiden.

Vad tror ni om detta? Är det något även vi här i Sverige borde införa?

Klassiker

18. Grattis Seat Ibiza!

Publicerad 11 oktober 2009

Text Carl Legelius

Denna dag när Erling och Jarl har namnsdag klämmer vi även till med Ibiza, Seat Ibiza. Ett stort grattis!



Ibiza är ön utanför Spanien dit turisterna åker för att festa. Ibiza är också namnet på en populär bilmodell från Seat. Första generationen designad av Giorgetto Giugiaro presenterades för köparna 1985. Utvecklad i samarbete med Fiat och förhållandevis framgångsrik ute i Europa Men Ibiza generation 1 såldes inte i Sverige.

1993 ersattes modellen med en nyskapad Ibiza där Volkswagen som ny ägare till Seat stod för tekniken och med en ansiktslyftning 1999 ändrades linjerna att knyta an ytterligare mot Volkswagens övriga produkter. Fanns som sedan och kombi.

Generation tre kom 2002 och delade plattform med VW Polo och Skoda Fabia. Denna gång med en sportigare touch över linjerna. Kombin var borta och tre- eller femdörrars halvkombi var de karossalternativ som erbjöds. 11 olika motoralternativ med bensindrift och sju för diesel allt som allt.

Cupra var värsta versionen med antingen 1,8 liters turbomotor på 180 hk eller en 1,9 liters turbodiesel på 160 hk, men betydligt bättre vridmoment. 330 Nm mot 245 Nm.
en tvär front. Tunna takstolpar bidrog till detta fenomen.

Första generationen designad av Giorgetto Giugiaro presenterades för köparna 1985.
Utvecklad i samarbete med Fiat och förhållandevis framgångsrik ute i Europa.



Generation 2 innebar ett mer satt utseende med små hjul längst ner mot marken.
Bullig, trind eller knubbig, välj själv. Ibiza hade vuxit till sig, som denna bil från 1994.



2002 kom generation 3 med ytterligare förfining av karossen.
Ännu mjukare och rundare i formen men med ett argare ansiktsuttryck på fronten.

Senaste generationsbytet gav Ibiza ett snipigare utseende framtill. Moderiktiga arrangemang av framstrålkastarna med lyktglasen långt tillbakadragna på framskärmarna och skarpt markerade veck här och var på huv och sidor.



19. Fredagsfilmen: Trafikmagasinet: Om Skoda, en 80-årig historia



FILM: del 1 https://youtu.be/FzSddOphGz8
Del 2 https://youtu.be/pk0tG-xwQeE



20. Fredagshumorn: Galenskaparna - Regeringen Dopad



FILM: *https://youtu.be/9jsnHlfh9bA*

SLUT